

Einige Materialien über Sabotage durch Bürokratismus, dargestellt an dem Fall Kreikemeyer

Das am 1. September dieses Jahres in der Parteipresse veröffentlichte Dokument „Das ZK der SED zur Verbindung von Funktionären der SED mit amerikanischen Agenten“ behandelt hauptsächlich die verräterische Rolle der Kreikemeyer und Konsorten in der Zeit der Emigration.

Der Bericht der Zentralen Parteikontrollkommission (ZPKK) erwähnt, daß die bisher nachgewiesenen Verbindungen der Verräter zu dem Beauftragten des Office of Strategie Services (OSS), Noel H. Field, bis in das Jahr 1949 hineinreichen/ Es ist ganz klar, daß diese Verbindungen des Kreikemeyer zu Field nicht nur freundschaftlich-persönlicher Natur gewesen sein können. Diese Verbindung kann sich auch unmöglich nur auf Versuche beschränkt haben, Field oder eine seiner Kreaturen auf irgendeinen Lehrstuhl einer unserer Universitäten zu bugsieren.

Schließlich ist der von der ZPKK entlarvte Agent des OSS, Kreikemeyer, jahrelang Präsident der Reichsbahndirektion Berlin und Generaldirektor der Reichsbahn und damit in einer der entscheidenden Schlüsselstellungen von Staat und Wirtschaft gewesen.

Es ist deshalb notwendig und an der Zeit, gründlichst zu untersuchen, auf welche Art Kreikemeyer versucht hat, die Aufträge auszuführen, die ihm von Field oder anderen Mittelsmännern der OSS aufgegeben wurden; denn darüber dürfte es keinen Zweifel geben: solche Aufträge müssen Vorgelegen haben!

Das lehrten uns der Prozeß Rajk in Ungarn und ähnliche Vorgänge in den anderen volksdemokratischen Ländern.

Es besteht keinerlei Veranlassung, anzunehmen, daß die OSS-Agenten Field und Co. ausgerechnet mit Kreikemeyer eine Ausnahme gemacht haben sollen.

Hinzu kommt, daß es gerade im Gebiet der Reichsbahn eine ganze Anzahl schädlicher Tendenzen gegeben hat, die im einzelnen gesehen, nicht immer gleich den Verdacht aufkommen ließen, daß eine gelenkte, organisierte Sabotage vorliegt.

Für diese schädlichen Tendenzen gab es unsererseits in der Vergangenheit und bis zum heutigen Tage alle möglichen und unmöglichen „historischen“ und „psychologischen“ Erklärungen, aber keine entschiedene politische Stellungnahme.

Das trifft auch auf die Tätigkeit der Zentralen Kommission für Staatliche Kontrolle (ZKK) zu, die sich wohl in einer Unzahl von Fällen mit Kreikemeyer herumgeschlagen hat, um offensichtliche Mißstände und Fehldispositionen auf dem Gebiet der Reichsbahn zu beseitigen. Erst der Bericht der ZPKK und der Beschluß des ZK der SED gab der Zentralen Kommission für Staatliche Kontrolle die Möglichkeit, aus der Summe scheinbarer Einzelheiten die Methode der Sabotage zu erkennen, der sich Kreikemeyer bediente, um seinen Auftraggeber und „Wohltäter“ Noel H. Field zufriedenstellen zu können.

Heute ist konkret nachweisbar, daß der von Field eihengefangene und seiner Handlungsfreiheit beraubte Opportunist Kreikemeyer die Funktion einer „Gummiwand“ auszuüben hatte. Er hatte die Sabotage anderer Agenten in der Reichsbahn durch seine Autorität nicht nur zu dulden, sondern notfalls durch Anwendung formal - bürokratischer

Manipulationen zu decken. Die Darstellung etlicher Vorfälle bei der Reichsbahn soll diese Feststellung erhärten.

Das Verhalten zum S-Bahn-Putsch

Im Frühjahr 1949 provozierte die von den Amerikanern geleitete Westberliner UGO-Führung den berüchtigten S-Bahn-Putsch, um einen Vorwand für das bewaffnete Einschreiten der französisch-anglo-amerikanischen Soldateska in Berlin zu schaffen.

Kreikemeyer ist damals Präsident der Reichsbahndirektion Berlin gewesen. Obwohl ihm die von der UGO geplante Provokation vorher bekannt gewesen ist, hat er nichts getan, um eine größere Anzahl von S-Bahnzügen, Lokomotiven und sonstigem wertvollem Material vor dem Raub durch die UGO-Bande in Sicherheit bringen zu lassen. Die Möglichkeit dazu war durchaus gegeben.

Nachdem die UGO-Banden sich die Wut und Empörung der gesamten Berliner Werktätigen auf den Hals gezogen hatten, gab es eine neue Provokation, diesmal aber aus dem Hause der Reichsbahndirektion Berlin.

Diese Provokation zur Entlastung der UGO-Bande und ihrer amerikanischen Hintermänner bestand darin, daß der damalige Präsident Kreikemeyer eine Fahrkartenregelung anordnete, die die werktätige Bevölkerung bis aufs Blut reizte und ein einziger Skandal gewesen ist.

Kreikemeyer verstand es, die Schuld von sich demagogisch auf „die Russen“ abzuwälzen, ein verbrecherisches Verfahren, dessen er sich auch später des öfteren zu bedienen pflegte.

Sabotage der Schrottablieferung

Das Anlaufen des Volkswirtschaftsplanes für das zweite Halbjahr 1948 erforderte eine Bestandsaufnahme von Schrott aller Art, um den Bedarf unserer Stahl- und Walzwerke sicherstellen zu können.

Kreikemeyer, der inzwischen Generaldirektor der Reichsbahn geworden war, sah seine Aufgabe u. a. darin, jede Einsichtnahme in die Schrottbestände der Reichsbahn zu verhindern und jede Schrottabgabe zu sabotieren.

Damals halfen Zehntausende in den Volkskontrollausschüssen organisierte Werktätige den Verwaltungen bei der Ermittlung von bisher nicht registrierten Reserven an Schrott.

Als aber von der Reichsbahn keine Schrottmeldungen einliefen und bekannt wurde, daß die Reichsbahn sich weigerte, an der von der damaligen DWK angeordneten Schrottaktion teilzunehmen, war es selbstverständlich, daß die Volkskontrolle sich auch für den Schrott zu interessieren begann, der auf dem Gelände der Reichsbahn ungenutzt lagerte und zu verkommen drohte. Kreikemeyer ließ damals die Volkskontrolle durch die Bahnpolizei vertreiben. Die damalige ZKK bei der DWK ließ aber nicht locker.

Als die Volkskontrolle Anfang des Jahres 1949 auf dem Bahnhof Epperstedt-Thüringen 18 schrottreife Lokomotiven festgestellt hatte, die dort seit dem Jahre 1945 verrotteten und nicht gemeldet waren, ordneten etliche sabotierende Reichsbahnbürokraten die sofortige Verschiebung von 13